

Eine Sommerkampagne bei den Amurkosaken 1903.

Von Rosina Korb, München †.

Von Moskau brachte uns der sibirische Express nach siebentägiger, ununterbrochener Fahrt nach Irkutsk, resp. der Station „Baikal“, dem Endpunkte der transsibirischen Eisenbahn. — Es ist gerade im letzten Jahre so sehr viel über diesen Riesenschienenstrang geschrieben und im ungünstigsten Sinne übertrieben worden, dass, wenn man bei uns von einer Sibirienreise spricht, sogenannte gute Freunde und zärtliche Anverwandte einem den wohlmeinenden Rat erteilen, sich vorher unbedingt in möglichster Höhe in die Lebensversicherung aufnehmen lassen zu wollen. Etwaige an diese guten Ratschläge geknüpfte Hoffnungen würden sich indes als trügerische erweisen, denn die transsibirische Eisenbahn ist, was Beförderung von Reisenden anbelangt, ebenso sicher, wie jede andere Bahn. — Was Bequemlichkeit, Raumverhältnis der Waggons und deren Einrichtung betrifft, kann sie sich mit allen europäischen Eisenbahnen messen, dazu befließt sich das Zugspersonal besonderer Höflichkeit und Zuvorkommenheit. Ein Coupé ist nur für vier Personen berechnet und zwar so, dass jedes einen Schlafplatz zur Verfügung hat, der breite, divanartige Sitz ist auf jeder Seite ein Platz, die gepolsterte Rücklehne wird nachts in die Höhe geklappt und so ergeben sich vier Betten; eine Familie kann sich auf einer Reise von sieben Tagen in einem solchen Coupé ganz häuslich einrichten. Es fehlt auch ein beim Fenster angebrachter Tisch nicht. Bei einzelnen Waggons sind Damen und Herren in getrennten Abteilungen. — Für die Verköstigung ist im Speisewagen Tagespreis pro Person ohne Getränke $2\frac{1}{2}$ Rubel = 5 Mk. 50 Pfg.; doch bleibt es jedem Reisenden unbenommen, sich nach seinen Mitteln einzurichten; es findet sich nicht nur auf allen Stationen das unentbehrliche heisse Wasser zum Tschai = Tee für ein paar Kopeken, sondern jede Station hat auch ihr reichbesetztes Buffet, wo man, je nach Bedürfnis, warm oder kalt speisen kann. An den kleinen sibirischen Stationen sind fliegende Buffets, d. h. die Bewohner der grösstenteils 5—6 Werst entfernten Dörfer kommen bei Ankunft des Zuges und legen auf einigen improvisierten Tischen Lebensmittel zum Verkaufe aus: Brot, Butter, Honig, Milch, gebratene Fische, Hühner, Enten etc. Die Kauflust der Passagiere ist meistens eine sehr rege, da die Lebensmittel

staunend billig sind. — Die Fahrgeschwindigkeit auf der sibirischen Bahn beträgt allerdings nur 25 Kilometer per Stunde; dabei kommt in Betracht, welche Terrainschwierigkeiten beim Bau zu überwinden waren und mit welcher fieberhaften Eile derselbe betrieben wurde. In kaum 10 Jahren war die Riesenstrecke fertig gestellt, auf welcher man heute bequem im Eisenbahnwaggon in sieben Tagen den Baikalsee erreicht, wozu frühere Reisende 60 Tage im Schlitten, jeder Unbill der Witterung und allen Gefahren ausgesetzt, benötigten.

Von Moskau über Pensa erreichten wir in zweitägiger Fahrt Samara, überquerten kurz vor dieser Station Russlands Riesenstrom, die Wolga, auf einer der längsten Eisenbahnbrücken; bei Ufa beginnt die Fahrt durch den Ural, reich an schönen Landschaftsbildern; Slatoust, ein reizend gelegenes Bergstädtchen, berühmt durch seine Eisenindustrie, und Tscheljabinsk wurden passiert, mit letztgenanntem Orte zugleich die Grenze von Europa und Asien. Weiter ging es nun auf asiatischem Boden, die schiffbaren Flüsse Ob, Tom und Jenissei auf riesigen Brücken überschreitend, dabei die hervorragendsten Städte Sibiriens, Omsk und Krasnojarsk, berührend.

So abwechselnd die Reise bis jetzt war, um so monotoner wurde sie nun; die grosse Teiga breitete sich zu beiden Seiten der Bahnstrecke aus. (Teiga = abgestorbener, durch seine Dichtigkeit in sich und im Sumpf erstickter Wald.) Vier Tage führte uns der Zug durch den scheinbar von allen Lebewesen verlassenem Totenwald. — Am siebenten Reisetage langten wir in Irkutsk, der Hauptstadt Ostsibiriens am Angarastrom, an. Die Stadt, vom gleichen Typus wie alle sibirischen Städte, besteht zum grössten Teile aus Holzhäusern, besitzt jedoch auch schöne, grosse Monumentalbauten, Museum, Bibliothek, Theater etc., ist der Sitz des Generalgouverneurs von Ostsibirien und grosser Handelsplatz. — Die Bahnstrecke führte von hier, immer am Ufer der Angara mit ihrem selten klaren Wasser entlang, in drei Stunden zur Station „Baikal“, wo nun der Endpunkt der transsibirischen Eisenbahn erreicht war.

Der Baikalsee, einer der grössten Süsswasserseen der Erde, präsentierte sich Mitte Mai noch nebst seinen ihn einschliessenden Gebirgszügen in winterlicher Pracht. Nachdem wir den Trajekt dampfer „Baikal“, dessen Inneres die Güterzüge aufnimmt, um sie über den See zu befördern, bestiegen, entzückte uns von Deck aus der Anblick des noch in halber Höhe mit

Schnee bedeckten, hoch hinauf bewaldeten Apfelgebirges und der Baikalkette in wunderbarer Beleuchtung. — Der „Munku Sardyk“, die höchste Spitze, überragt um ein Beträchtliches seine Nachbarn und glich einem glitzernden kristallisierten Riesen-zuckerhut. — Der Dampfer kam kaum eine Viertelstunde von der Abfahrtstelle entfernt durch mehr als halbmeterdickes Eis, welches nun knirschend und krachend seinem Bezwinger, dem Eisbrecher, wich, sich zu beiden Seiten des Schiffes auftürmend und mit lautem Getöse zusammenstürzend, anscheinend die erzwungene Durchfahrt wieder schliessend; man glaubte sich in arktische Regionen versetzt, dazu trug noch der scharfe Nordost bei, welcher mit aller Wucht einsetzte und uns von Deck zu fegen drohte: trotz der echt sibirischen Kälte hielten wir die vier Stunden der Ueberfahrt oben aus, wir konnten uns von dem ungewohnten prächtigen Anblick nicht trennen, bis die Schatten des Abends sich herniedersenkten und wir zugleich Missowaja, die Landungsstelle und somit den Ausgangspunkt der Transbaikalbahn erreicht hatten.

Ein paar Stunden Aufenthalt und wieder ging es auf der Bahnstrecke weiter, nun durch Transbaikalien. — Die Landschaft hatte morgens ein nicht mehr so monotones Gepräge; Bäche schlängelten sich durch Wald und Feld, die Birke, die in Sibirien als Baum vorherrscht, ist hier vereinzelter; Pinienwälder zogen sich zu beiden Seiten der Bahn hin, grosse Dörfer lagen weit verstreut in den Ebenen sichtbar, Pferde und kleine Kühe weideten in den noch von spärlichem Graswuchs bedeckten Niederungen, schlitzäugige Burjäten, die Bewohner dieser Gegenden, sah man phantastisch aufgeputzt ihre Pferde tummeln und ihre Reiterkünste zeigen: es sollen friedliche Mongolen sein, die nur dem Besitzer einer guten Flinte gefährlich werden, da sie solcher Besitz reizt.

Nachts wurde Tschita, eine der ältesten Städte Transbaikaliens, passiert und der nächste Morgen brachte uns nach „Karimskaja“, der Zweigstation der transbaikalischen und mandschurischen Eisenbahnlinie; wir mussten erstere benützen, um nach Strjetensk an der Schilka zu gelangen.

Karimskaja, welches nur als Zweigpunkt der beiden Linien von Interesse ist, liegt in reizlos steriler Umgebung; infolge einer Verspätung und dadurch Verpassung des Anschlusszuges hatten wir längeren unfreiwilligen Aufenthalt und benutzten diesen zu einem kleinen Streifzug der mandschurischen Linie

entlang, an welcher Hunderte bezopfter Söhne des Himmels arbeiteten; unweit davon hatten sie ihre Unterkunftshütten, aufgeworfene Erdhügel mit ein paar losen Brettern davor als Eingang. — Noch eine Nacht im Bahncoupé! Morgens führte uns der Zug auf einer Seite der Schilka entlang, auf der anderen an respektablen Hügeln vorbei mit schon vorgeschrittener Vegetation. An den felsigen Abhängen blühte eine gelbe Crucifere, in den sonnigen Einschnitten leuchtete der Seidelbast; grosse, weiss und lila blühende Anemonen und eine Euphorbia kamen vereinzelt der Strecke entlang vor, Weiden waren teils blühend, teils schon mit Blättern bedeckt, eine Prunus padus-Art trieb Knospen und Blüten und Artemisia, die überall ihre dünnen, vorjährigen Stengel streckte, fing an, frisches Grün anzusetzen, stellenweise schon polsterartig. — Nertschinsk, in dessen Nähe die reichsten Erzgruben Ostasiens sich befinden, wurde mittags passiert und nachmittags war Strjetensk, der Endpunkt der Transbaikalbahn, das Endziel unserer Eisenbahnfahrt erreicht. — Ein buntes Durcheinander von Passagieren strebte vom Bahnhofe der Fähre über den Fluss zu, denn die Stadt Strjetensk liegt jenseits der Schilka; ein grosser Floss befördert nicht nur die Reisenden, sondern zugleich mit diesen auch Tarantasse mit Kutscher und Pferden, Bagage, mit dem Zuge eingetroffene Waren etc. an das jenseitige Ufer. Dort löste sich das Chaos zur allgemeinen Zufriedenheit auf und verteilte sich in die verschiedenen Strassen, Gasthäuser etc. — Am Flusse, wo die Dampfer anlegen und abfahren, entwickelt sich ein buntbewegtes Bild, Barschen, d. s. grosse Boote, werden gebaut und ausgebessert, Chinesen rufen alle erdenklichen Lebensmittel aus, Kutscher mit Troikas oder Phaëtons rasen durch die Strasse; am Kontor der Schiffe wimmelte es; ein Durcheinander von Menschen, russische Bauern, Ansiedler nach dem Amur, die ihren ganzen Hausrat mitführten, suchten sich für die Nacht auf den Landungsbrücken häuslich einzurichten, Chinesen folgten diesem Beispiele und machten sich auf Bündeln, welche ihre ganzen Habseligkeiten enthielten, bequem; denn der Dampfer ging erst nächsten Morgen; hie und da kam auch noch ein Kajütenpassagier mit endlosem Gepäck an, um sich für die Fahrt vormerken zu lassen.

„Admiral Tschichatscheff“, so lautet der Name des kleinen, aber gut eingerichteten Raddampfers, auf welchem wir Strjetensk verliessen, Schilka abwärts; diese wälzt ihre tiefbraunen

Wassermassen schnell, in nicht allzu breitem Bette, in immerwährenden Windungen; die Ufer sind hügelig und bewaldet mit Birken und Pinien. Erstere prangen bereits in lichtgrünem Frühlingschmucke. Der Fluss ist belebt von Wildentenarten, welche das Schiff ganz nahe kommen lassen, dann in Schwärmen auffliegen, um eine kleine Strecke unterhalb einzufallen und das gleiche Spiel zu wiederholen. — Auf der Fahrt passierten wir an den Ufern oder Hügelketten liegende unscheinbare Dörfer, bei welchen der Dampfer anlegte, teils um Passagiere abzusetzen oder aufzunehmen. Auch Holzvorräte zum Heizen des Schiffes wurden verladen; denn alle die Schilka und den Amur kreuzenden Fahrzeuge werden mit Holz geheizt; hunderte von Klaftern Birken, Eichen, Erlen etc. liegen auf beiden Seiten des Flusses alle 20 Werst aufgestapelt und werden nach Bedarf eingeladen.

(Fortsetzung folgt.)

Beiträge zur Kenntnis der Schmetterlingsfauna Südbayerns und der Alpenländer.

Von Ludwig Osthelder.

Der Sommer des Jahres 1910 war der zwanzigste, der mich als Schmetterlingssammler in die engere und weitere Umgebung Münchens sowie in die Alpen führte. Wohl fallen die ersten Jahre dieses Zeitraums noch in meine Kindheit, in der ich das Sammeln, dem Alter entsprechend, noch sehr mangelhaft betrieb. Aber alles in allem genommen sind die Erfahrungen, die ich in dieser langen Spanne Zeit gesammelt habe, doch reichhaltig genug, dass es höchste Zeit ist, sie schriftlich festzulegen.

Die äussersten Punkte meiner Sammlertätigkeit innerhalb des Alpengebietes sind im Osten das Berchtesgadener Land, der Kahlkogel (Goliza) in den Karawanken und die Wochein am Triglav, im Westen die Gegenden von Interlaken und von Aosta im Piemontesischen. Die nachfolgenden Zeilen sollen alles umfassen, was ich zwischen diesen Punkten und nordwärts auf der schwäbisch-bayerischen Hochebene bis ins Dachauer Moos etwa 20 km nördlich von München gesammelt habe.

Für faunistische Zwecke wäre es vielleicht besser gewesen, wenn die ganze Arbeit mehr in Lokalfaunen hätte aufgelöst werden können. Allein dies ist mit Rücksicht auf den Umfang des Stoffes und das Ineinandergreifen meiner verschiedenen Reiselinien nicht mehr möglich. Ueberdies wird dasjenige, was sich in der vorliegenden Arbeit auf Südbayern und die bayerisch-

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Münchner Entomologischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1911

Band/Volume: [002](#)

Autor(en)/Author(s): Korb Rosina

Artikel/Article: [Eine Sommerkampagne bei den Amurkosaken 1903. 39-43](#)